Michel van Breugel
19 september 2006

Intro

De derde generatie Opel Astra, de Astra H, behoort in Nederland tot de best verkopende autoâ€™s. In dit segment moet de Astra het vooral opnemen tegen sterke tegenstanders als de Volkswagen Golf, de Peugeot 307, de Renault MÃ©gane en de Ford Focus. De strijd om het best verkochte model gaat al weer een tijdje tussen de Golf en de Astra, zo ook dit jaar.

De Opel Astra 5-deurs hatchback is verkrijgbaar met vijf benzinemotoren en vier diesels. Het gaat om de gereden 1.4 met 90pk, een 1.6 met 105pk, de 1.8 liter met 140pk en een tweeliter turbo die naar keuze 170 of 200pk levert. Het aanbod dieselmotoren bestaat uit een 90pk sterke 1.3CDTi of een 1.9 CDTi met 100, 120 of

150pk. De gereden 1.4 is de basismotor in het gamma van de Astra en uit deze test zal blijken of die 90pk sterke krachtbron voldoende is als basismotor in dit segment.

Het exterieur

Een ontzettend opvallende wagen is de Astra niet, ook al lijkt hij niet bepaald op zijn voorganger. Een echt grondige stijlevoluties is ook geen sterk plan in dit populaire segment. Toch is dit segment aardig in beweging als er vooral naar Peugeot en Renault wordt gekeken, die hun 307 en MÃ©gane toch een ander uiterlijk gaven dan we gewend waren.

Opel tekende voor de nieuwe Astra toch een vrij strakke carrosserie. De lijn van deze

auto wordt gekenmerkt door strakke lijnen en contrasterende vlakken. De centrale vouw in de motorkap komt mooi terug in het dashboard en, weer aan de buitenzijde, op de kofferklep. Geheel in de lijn met de concurrentie werd het koetswerk van de nieuwe Astra groter, en hoger opgetrokken. De buitenafmetingen met een lengte van 4,27m, een breedte van 1,75m en een hoogte van 1,46m neigen al snel naar de top van het segment waarin hij opereert. De verhoging van de koets kwam in het interieur ten goede door een hogere zitpositie en hoofdruimte. De lichtunits zijn zowel voor- als achter opvallende stijlelementen. Voor kregen ze aparte chroomkleurige optieken op een glanzend zwarte achterkant waardoor er drie â€œogenâ€• worden gesuggereerd achter het heldere afdekglas. Achteraan gebruikt Opel juist mat glas voor de lichtunits.

Het interieur

Het interieur van de Astra straalt rust uit. Het valt meteen op dat Opel veel waarde hecht aan kwaliteit, aangezien de kwaliteitsbeleving groot is: nauw aansluitende panelen en gelijkmatige naden. Het dashboard ziet er goed uit en de gebruikte materialen voelen goed aan. Het dashboard is vanwege de grijstinten erg saai, ook al fleurt het aanwezige aluminium in deze Edition versie het wel een beetje op.

De klokkenwinkel is stijlvol en goed afleesbaar. Helaas missen we een temperatuurmeter voor de koelvloeistof. Op het stuurwiel komen we bedieningsknoppen voor de radio/cd-speler tegen. Op de middenconsole zijn, naast de radio/cd-speler, de airco en ventilatiebediening aanwezig. Alles is goed te bedienen en goed onder handbereik. Het infodisplay geeft de gewenste informatie, waaronder de dagafstand, actieradius, de actuele tijd/datum, buitentemperatuur en radiofrequentie en is ook bij fel zonlicht nog goed afleesbaar.

De zithouding is, onder meer dankzij de standaard in hoogte verstelbare bestuurdersstoel en het in hoogte- en diepte verstelbare stuurwiel, probleemloos in te stellen. Het zitcomfort is behoorlijk aan de stevige kant, typisch Duits. De stoelen in de Astra zijn nog steeds niet de beste uit zijn klasse, maar de vrij hoge zijsteunen, het lange zitkussen en de goede instelmogelijkheden zorgen er wel voor dat het aangenaam vertoeven is voorin de Astra. Een fijn gegeven is nog dat de armsteun, tussen de voorstoelen in, met de bestuurdersstoel mee verstelt.

Op de achterbank van de Astra is het niet over bemeten groot, overigens nagenoeg hetzelfde als concurrerende modellen. Ben je iets langer dan gemiddeld, dan zit je met je knieÃ«n behoorlijk ver opgetrokken, hoewel de hoogte geen enkel probleem vormt. Ook de ruimte onder de voorstoelen houdt niet over. Iemand met een grote schoenmaat krijgt zijn voeten nauwelijks onder de voorstoelen. De zit op de achterbank is te vergelijken met de zit in de voorstoelen, echter ontbreekt het hier logischerwijs wat meer aan zijdelingse steun.

De kofferruimte in de Astra heeft een standaard inhoud van 380 liter, wat vrij groot is in zijn klasse. Met geopende achterklep valt op dat de hoedenplank hoger dan gemiddeld is bevestigd. Dit is direct ook het geheim waardoor de bagageruimte zoveel liters inhoud bevat. De hoog geplaatste hoedenplank heeft wel direct weer een effect op de achterruit: die is wat kleiner uitgevallen wat het zicht naar achter meer beperkt. Er moet wel bij vermeld worden dat de 380 liter inhoud alleen gehaald wordt indien je de reperatiekit voor de banden achterwege laat. MÃ©t deze reperatieset telt het volume 347 liter. Wanneer de achterbank, in twee of drie delen al naar gelang de uitvoering en de opties, neergeklapt wordt ontstaat er een laadruimte van maximaal 1265 liter. De laadvloer is echter niet geheel vlak, maar er zijn merken die het slechter doen.

Het rijden

De 1.4 liter is zoals gezegd de basis benzinemotor in de Astra. Hij levert een vermogen van 90pk bij 5.600 toeren per minuut. Het maximale koppel ligt op 125Nm bij 4.000 tpm. De Astra presteert hiermee niet als een racemonster, maar als je de prettig schakelende vijfbak regelmatig aanspreekt kan je vlot met het verkeer meekomen. Hierdoor zou ik hem niet meteen betitelen als onder bemeten. Op hoge snelheden is de fut er echter wel uit, inhalen in het vijfde verzet op de snelweg lijkt eeuwig te duren. Ook aan het geluidsniveau is te merken dat de negentig paardenkrachten vaak aangesproken moeten worden om de auto nog enigszins te laten presteren. Hij is daardoor in het hogere toerengebied nadrukkelijk aanwezig, wat afbreuk doet aan het comfort. Een toevoeging aan het comfortgehalte tijdens het rijden is de goed geplaatste armsteun waarbij de arm in Ã©Ã©n lengte ligt met de schakelpook.

Op de snelweg valt op dat er weinig rol-, rij- en windgeluid te bespeuren zijn. Hierdoor profileert de Astra zich als een fijne kilometervreter en is het goed vertoeven in de auto. Het onderstel beschikt over een onafhankelijke voorophanging met McPherson veerpoten en een hulpchassis. Achteraan zit een conventionele torsie-as met dubbel u-profiel. Dat je met een goed gekozen setje veren en dempers ook al wat kan doen wordt hier wel duidelijk. De achterkant van de auto wordt namelijk niet snel nerveus en ook de demping van oneffenheden is goed te noemen. Alleen bij korte oneffenheden is de auto wat stoterig. Over het algemeen kan gezegd worden dat het onderstel meer op comfort is gericht, maar een potje sportief sturen behoort wel tot de mogelijkheden. Het weggedrag is heel neutraal maar toch ook communicatief te noemen. Het stuur reageert goed op de bewegingen die je maakt waardoor hij scherp te rijden is. Lange doordraaiers zijn hierdoor favoriet, waarbij de koets iets overhelt maar niet als overmatig betiteld kan worden.

Slot

De 1.4 liter benzinemotor is niet Ã©Ã©n van de snelste, maar er is goed mee te komen in het verkeer. Om vlot te rijden moet het pookje regelmatig aangesproken worden, maar echt storend is dat niet aangezien de bak lekker schakelt. De bodemplaat en het onderstel zijn technisch minder geavanceerd dan dat van vele concurrenten (waaronder de Golf). Een echt minpunt hoeft dat niet te zijn, want de Astra laat zich omschrijven als uitgesproken comfortabel en voorspelbaar. De gripgrens ligt ver en de vijfdeurs laat zich dan ook dynamisch sturen. Dit model is niet de meest economische keuze uit het segment, maar biedt bovengemiddeld veel rijplezier. Het uitrustingsniveau is compleet en dat kan ook van de veiligheidsvoorzieningen gezegd worden.

Aan de gereden Opel Astra 1.4 Edition hangt een prijskaartje van â‚¬21.745 en dat is inclusief metallic lak (+ â‚¬550).
Een Volkswagen Golf 1.4 16V Optive (â‚¬20.770), Peugeot 307 XS 1.4 16V (â‚¬20.450), Renault MÃ©gane 1.4 16V Authentique (â‚¬20.565) en een Ford Focus 1.4 16V Trend (â‚¬19.800) zijn in de praktijk wel goedkoper, echter bieden ze niet het uitrustingsniveau van de Astra, en kunnen deze ook niet bieden in hun modellenreeks (als 1.4). De meerprijs voor Astra 1.6 Edition, die 15pk meer levert, is â‚¬1350 en dat is een flink bedrag. De 90pk sterke krachtbron in het gereden model heeft moeite om de 1130kg zware auto op gang te krijgen en te houden. Het is een daardoor zeker een overweging waard om dit bedrag te investeren.

Plus

+ Rijeigenschappen
+ Kwaliteitsbeleving
+ Uitrustingsniveau

Min

- Motorgeluid
- Grijs interieur
- Geen koelwatertemperatuurmeter